

**現在実用化されている「自動運転」機能は、完全な自動運転ではありません！！**

5月に米国において事故が発生したテスラの「オートパイロット」機能を含め、現在実用化されている「自動運転」機能は、運転者が責任を持って安全運転を行うことを前提とした「運転支援技術」であり、運転者に代わって車が責任を持って安全運転を行う、完全な自動運転ではありません。

本年5月、米国において、テスラモーターズ(Tesla Motors、以下「テスラ」という。)社製の自動車が、「オートパイロット」(Autopilot)機能を使用しての走行中に側方から進入したトレーラーに突入し、運転者が死亡する事故が発生しました。この事故の詳細については、現在、米国当局が調査中です。

テスラ社製の「オートパイロット」機能を含め、現在実用化されている「自動運転」機能は、運転者が責任を持って安全運転を行うことを前提とした「運転支援技術」であり、運転者に代わって車が責任を持って安全運転を行う、完全な自動運転ではありません。

このため、運転者は、その機能の限界や注意点を正しく理解し、機能を過信せず、責任を持って安全運転を行う必要があります。

国土交通省・警察庁では、今回の事故を踏まえ、ユーザーへの注意喚起を改めて徹底することとし、国土交通省では、本日、(一社)日本自動車工業会及び日本自動車輸入組合に対し、自動車の販売時等に、自動車ユーザーに対して上記の点を十分に説明するように周知しました。

お手持ちの車について不明点がある場合や、車を購入される際には、ディーラー等において、その運転支援技術の機能や注意点について、ご確認ください。

**【お問い合わせ先】**

自動車局 技術政策課 久保田・村井・久保

代表：03-5253-8111（内線 42252、42256）

直通：03-5253-8592、FAX：03-5253-1639

自動車局 審査・リコール課 永井・田中

代表：03-5253-8111（内線 42312、42352）

直通：03-5253-8595（直通）、FAX：03-5253-1640

【参考1】 テスラ社製の自動車に搭載された「オートパイロット」機能

テスラ社製の自動車に搭載された「オートパイロット」機能は、通常の車と同様、運転者が前方・周囲を監視しながら安全運転を行うことを前提に、車線維持支援、車線変更支援、自動ブレーキ等を行う機能に過ぎません。(※)

(※) 「官民ITS構想・ロードマップ2016」(平成28年5月20日、高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部)における自動運転のレベル分けでは、レベル2に相当。

また、天候や周囲の交通の状況等によっては、これら機能が適切に作動しなくなることや、作動を突然停止することがあります。

したがって、運転者が、「オートパイロット」機能を使用中に注意を怠ることは、極めて危険です。また、万が一事故が発生した場合には、原則として運転者がその責任を負うこととなります。

【参考2】 安全運転支援システム・自動走行システムの定義(官民ITS構想・ロードマップ2016より抜粋)

＜システムによる車両内ドライバー機能の代替＞

分類	概要	注(責任関係等)	左記を実現するシステム	
情報提供型 <sup>2</sup>	ドライバーへの注意喚起等	ドライバー責任	「安全運転支援システム」	
自動制御活用型	レベル1 : 単独型	加速・操舵・制動のいずれかの操作をシステムが行う状態	ドライバー責任	
	レベル2 : システムの複合化	加速・操舵・制動のうち複数の操作を一度にシステムが行う状態	ドライバー責任 ※監視義務及びいつでも安全運転できる態勢	「準自動走行システム」 「自動走行システム」
	レベル3 : システムの高度化	加速・操舵・制動を全てシステムが行い、システムが要請したときのみドライバーが対応する状態	システム責任(自動走行モード中) <sup>3</sup> ※特定の交通環境下での自動走行(自動走行モード) ※監視義務なし(自動走行モード: システム要請前)	
	レベル4 : 完全自動走行	加速・操舵・制動を全てシステムが行い、ドライバーが全く関与しない状態	システム責任 ※全ての行程での自動走行	「完全自動走行システム」

(注1) いずれのレベルにおいても、車両内ドライバーは、いつでもシステムの制御に介入することができる<sup>4</sup>。